

## Editorial

### L'heure de vérité (juridique)



Les enquêtes ouvertes suite à l'accident ferroviaire de Viareggio ne sont pas encore closes qu'une nouvelle catastrophe s'est déjà produite : un train de marchandises a pris feu dans le tunnel du Simplon, causant d'importants dégâts à l'infrastructure, au matériel roulant et aux marchandises transportées. Le tunnel a dû être fermé plusieurs jours et ne pourra être emprunté que de manière limitée durant plusieurs mois. Bonne nouvelle toutefois : contrairement à l'accident de Viareggio, qui a coûté la vie à 26 personnes et fait de nombreux blessés graves, aucun blessé n'est à déplorer dans le Simplon.

Cet événement montre une fois encore qu'un moyen de transport sûr comme le train n'est pas à l'abri d'accidents. D'un point de vue juridique, cela signifie que des règles strictes et claires en matière de responsabilité sont nécessaires pour provoquer, à titre préventif, une prise de conscience maximum en termes de sécurité et de responsabilité morale ; elles doivent également permettre – à titre curatif cette fois – de résoudre rapidement et correctement les actions en responsabilité civile.

L'accident du Simplon illustre toute la complexité de la situation sur le plan de la responsabilité civile : une EF transporte des marchandises sur mandat d'une autre EF, utilise une infrastructure et du matériel roulant qui ne lui appartiennent pas et n'est liée par aucun contrat à l'expéditeur, auquel un chargement défectueux est peut-être imputable.

L'heure de vérité a donc sonné pour les juristes spécialisés dans le droit ferroviaire. Quelles bases légales s'appliquent dans le cas concret ? Les dispositions légales et les clauses contractuelles sont-elles en adéquation ? Les dispositions topiques sont-elles cohérentes et permettent-elles de régler les dommages avec équité et efficience ? Impossible ici de passer sous silence que trois États n'ont pas encore ratifié la COTIF et n'appliquent donc pas les RU CUI (ce qui pourrait justement avoir des conséquences dans le cas présent).

Nous ne le rappellerons jamais assez : le trafic international ferroviaire a besoin de règles internationales uniformes – aussi et surtout dans un environnement libéralisé. Ainsi, il est bon de savoir que l'adhésion de l'UE à l'OTIF lève les derniers obstacles à l'application des RU CUI dans toute l'Europe et que les *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* du CIT et de RNE constituent un outil contractuel équilibré à la disposition des gestionnaires d'infrastructure et des EF.

Thomas Leimgruber  
Secrétaire général du CIT

## Table des matières

Livre blanc de la Commission, travaux du CIT en trafic CIM/SMGS et multimodalité : point de la situation	2
Relance du Registre international pour les garanties portant sur le matériel roulant ferroviaire	3
Le Maroc ratifie la COTIF	3
L'UE adhère à l'OTIF	4
L'interopérabilité juridique désormais aussi en trafic voyageurs	4
La transposition du Règlement STI TAP dans sa phase initiale	4
PRR : constitution d'un groupe d'experts	5
PRR : première affaire devant la Cour de Justice de l'UE	5
AIV : règles comptables	5
L'échange international de données tarifaires au cœur des débats	6
Conférence 2011 des services des réclamations marchandises : objectifs atteints	6
Interopérabilité juridique CIM/SMGS	7
Collaboration renforcée avec le Conseil de coordination des transports transsibériens	8
Les CGT EurAsia sur les rails	8
La Commission européenne examine les EGTC	9
Droit et pratique	9
Pro domo	10



Pour de plus amples renseignements voir page 12 et sous :  
[http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer\\_Workshop\\_Passenger\\_Claims\\_Dept\\_2011-05-25.pdf](http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passenger_Claims_Dept_2011-05-25.pdf)

## Droit des transports et politique des transports

### Livre blanc de la Commission, travaux du CIT en trafic CIM/SMGS et multimodalité : point de la situation

Fin mars 2011, la Commission européenne a publié un Livre blanc<sup>1</sup> dans lequel elle définit la « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* ». Elle met en avant le caractère international des transports. Aussi les mesures prévues dans le Livre blanc sont-elles étroitement liées aux activités de transport par-delà les frontières du marché intérieur.

Ouvrir les marchés de pays tiers et faciliter la fourniture de prestations de transport restent une priorité essentielle. Pour atteindre ces objectifs, la Commission européenne entend collaborer étroitement et de manière appropriée avec les organisations internationales (OMC, OACI, OMI, OTIF, OSJD et UNECE). L'acquisition, par l'UE, du statut de membre à part entière des organisations internationales s'inscrit dans cette stratégie (voir aussi CIT-Info 2/2011, pp. 2-3).

#### Mesures prévues

Dans le domaine des transports ferroviaires internationaux, la Commission européenne prévoit, en sus d'une adhésion prochaine à l'OTIF, des mesures intéressantes pour les travaux du CIT. Il s'agit notamment :

- de la mise en place d'un cadre de coopération permettant d'étendre aux voisins immédiats la politique en matière de transports et d'infrastructures, afin d'améliorer l'interconnexion des infrastructures et l'intégration du marché, notamment lors de l'élaboration de plans visant à assurer la continuité de la mobilité ;
- d'une coopération avec les partenaires de l'espace méditerranéen pour la mise en œuvre d'une stratégie de renforcement de la sécurité, de la sûreté et de la surveillance maritimes pour les transports par voie méditerranéenne ;
- de l'adoption de mesures appropriées pour supprimer, également en dehors de l'UE, les exemptions accordées aux conférences maritimes en matière de droit de la concurrence ;
- de la mise en place de l'interopérabilité des systèmes de gestion de transport ainsi que du renforcement de la sécurité et de la sûreté.

#### Réseau de base et multimodalité

Dans ce contexte, la Commission européenne demande, dans son Livre blanc, la création d'un « *réseau de base* » composé de corridors destiné au transport de grands volumes consolidés de marchandises et de passagers. Par une large utilisation de modes de transport plus efficaces au sein de combinaisons multimodales et par la mise en œuvre de technologies avancées et d'infrastructures d'approvisionnement en combustibles propres, ce réseau de base offrirait à la fois une efficacité élevée et des niveaux d'émission bas. »<sup>2</sup>

<sup>1</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>2</sup> Ibid. p. 15.



Le nouveau Groupe d'experts « Multimodalité » du CIT lors de sa 1<sup>ère</sup> réunion.

Ce réseau de base doit donc assurer l'existence de liens multimodaux efficaces entre les capitales des Etats membres de l'UE et les autres villes voisines importantes, ports, aéroports et passages de frontières principaux, ainsi que les centres économiques. A cette fin, il est impératif d'œuvrer au « *développement de terminaux multimodaux dans les ports maritimes et fluviaux et de faire en sorte que les régimes de responsabilité favorisent le développement du rail, de la navigation intérieure et du transport intermodal.* »<sup>3</sup>

#### Le CIT dans la bonne direction

Les travaux menés depuis un certain temps par le CIT dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » sont donc parfaitement en phase avec les lignes d'action envisagées dans le Livre blanc. La lettre de voiture CIM/SMGS permet en effet d'effectuer des transports ferroviaires de marchandises intercontinentaux sur la base d'un seul et unique document de transport depuis la frontière chinoise jusqu'en Europe, autrement dit sans qu'il ne soit nécessaire d'établir une nouvelle lettre de voiture. Cette avancée garantira un positionnement global des entreprises ferroviaires dans les transports de marchandises par voie terrestre sur des distances supérieures à 10 000 km.

Par ailleurs, un Groupe d'experts du CIT regroupant DB Schenker Rail DE, les RZD et Scandlines DE a été constitué spécialement pour traiter le thème de la multimodalité. Réuni pour la première fois le 30 mars 2011, il s'est penché sur les questions juridiques inhérentes aux transports fer-mer. Selon des informations communiquées par les RZD, une nouvelle compagnie de ferry (BFI) assurera les transports fer-mer entre Ust-Luga/Baltiysk et Sassnitz, lesquels peuvent également être effectués sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

<sup>3</sup> Ibid. p. 16 et 22.

## Relance du Registre international pour les garanties portant sur le matériel roulant ferroviaire



*Gustav Kafka  
Suppléant du Secrétaire général  
de l'OTIF*

Promouvoir le trafic ferroviaire en facilitant l'accès aux ressources financières lors de l'acquisition de matériel roulant constitue l'objectif du Protocole de Luxembourg<sup>1</sup> et, partant, l'argument principal invitant à y adhérer. En effet, et comme en témoignent les expériences enregistrées dans le domaine des aéronefs, les créanciers, en particulier les banques, dont les garanties portant sur le matériel roulant ferroviaire seraient inscrites dans le Registre international, sont plutôt enclins à accorder aux débiteurs des conditions préférentielles.

Après que la première tentative de créer le registre en vertu du Protocole ferroviaire de Luxembourg eut échoué – les négociations avec l'entreprise lauréate du premier appel d'offres n'ayant pu aboutir –, il ne reste qu'à espérer une évolution rapide vers la voie de la concrétisation. Selon les informations communiquées en avril 2011 par UNIDROIT et l'OTIF, l'entreprise SITA NV a été choisie parmi les quatre fournisseurs lors du second appel d'offres par la Commission Préparatoire (PrepCom) instituée dans le cadre de la Conférence diplomatique de Luxembourg. Des négociations contractuelles portant sur la planification, l'établissement et le fonctionnement du futur Registre international seront entamées avec le soumissionnaire retenu. Premier spécialiste et prestataire mondial de solutions

<sup>1</sup> *Protocole du Luxembourg (2007) portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (2001).*

informatiques dans le domaine du trafic aérien, SITA NV semble aussi particulièrement bien armée pour mener à bien cette mission, puisqu'elle peut compter sur les expériences de sa filiale Aviareto Ltd., laquelle gère le registre pour les garanties constituées sur les aéronefs.

Lors d'une première réunion qui s'est tenue en mai 2011 à Rome en présence des deux équipes de négociation, les éléments fondamentaux du contrat qui doit être conclu entre l'Autorité de surveillance et le Conservateur ont été discutés en détail et un plan d'action a été convenu pour la suite.

Etant donné que l'évolution actuelle permet d'envisager une signature du contrat d'ici à la fin de l'année et une introduction du Registre courant 2012, la question de l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg dans les délais devient prépondérante. Pour ce faire, au moins quatre Etats doivent déposer l'instrument de ratification. A ce jour, le Protocole n'a été signé que par le Gabon, l'Italie, le Luxembourg, la Suisse ainsi que l'Union européenne et ratifié par aucun Etat. De fait, il conviendrait, en fonction de l'avancement des négociations avec l'entreprise, d'engager les mesures diplomatiques, journalistiques et autres qui s'imposent afin d'inciter le plus d'Etats possible à adhérer au Protocole.

Afin que le Protocole de Luxembourg entre en vigueur, l'OTIF doit encore déposer un certificat attestant que le Registre international est pleinement opérationnel. A cet égard, le fonctionnement irréprochable sur le plan technique mais aussi la situation financière (taxes prélevées variant en fonction du nombre d'inscriptions et autres produits provenant de services complémentaires proposés) jouent un rôle essentiel. A l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg, l'Autorité de surveillance est instituée en remplacement de la Commission préparatoire ; son Secrétariat sera l'OTIF.

**Gustav.Kafka(at)otif.org**  
Original: DE

## Le Maroc ratifie la COTIF

Fin avril, le Maroc a déposé à son tour l'instrument de ratification du protocole de la COTIF 1999, comblant ainsi une faille importante dans le champ d'application de la COTIF : d'une part pour le trafic ferroviaire entre le Maroc et l'Algérie, d'autre part, pour le trafic maritime en direction de l'Espagne.



*Transport du phosphate par le rail.*

Membre du CIT, l'ONCF, l'Office national des chemins de fer marocains, exploite un réseau ferré long de 2109 km. La ligne nord-sud relie Tanger à Marrakech, via Rabat et Casablanca, et dessert toutes les grandes villes de la côte atlantique. L'ONCF transporte chaque année près de 30 millions de voyageurs. En plein essor, il ouvrira en 2015 le premier tronçon d'un réseau à grande vitesse. Pour sa part, le trafic marchandises, essentiellement porté sur le transport de phosphate, tend plutôt à stagner.

Les lignes maritimes entre Tanger et Algeciras sont exploitées par deux entreprises espagnoles (Transmediterranea S.A. et Isleña de Navegación) et soumises aux Règles uniformes CIV.

Compte tenu de la ratification du Maroc, il ne manque plus que trois Etats pour permettre une application sans restrictions de la COTIF 1999, à savoir l'Irlande, l'Italie et la Suède. Il faut espérer que ces Etats s'engagent aussi bientôt sur la voie de la ratification afin que le trafic ferroviaire international bénéficie d'une unité et d'une sécurité juridiques étendues.

**Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org**  
Original: DE

## L'UE adhère à l'OTIF

Les représentants de l'UE et de l'OTIF ont signé l'accord d'adhésion de l'Union européenne à la *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)* le 23 juin 2011 à Berne, mettant ainsi un terme avec succès à plusieurs années de négociations. L'adhésion a pris effet au 1<sup>er</sup> juillet 2011.

Corollaires importants de cette adhésion, l'UE parlera à l'avenir d'une seule voix au sein de l'OTIF (47 Etats membres) pour les questions en relation avec la politique européenne des transports tandis que les Etats membres de l'UE pourront retirer

leurs réserves formulées à l'encontre des RU CUI, APTU et ATMF. Ce dernier point constitue un pas important vers davantage d'uniformité et de sécurité juridiques dans les transports ferroviaires.

Nous reviendrons sur cet événement majeur dans le prochain *CIT-Info*, qui paraîtra fin août.

Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Trafic voyageurs

### L'interopérabilité juridique désormais aussi en trafic voyageurs

Forts de leur collaboration fructueuse dans le domaine des transports ferroviaires de *marchandises*, le CIT et l'OSJD – soutenus par l'OTIF – envisagent depuis peu un rapprochement progressif des différents régimes internationaux qui s'appliquent aux transports ferroviaires de *voyageurs*.

#### Nouvelles relations de trafic

Deux nouvelles relations de trafic à cheval sur les champs d'application du SMPS et de la COTIF/CIV incitent à un nouveau projet commun CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIV/SMPS ».

La première relation relie Moscou et Nice. Opérationnelle depuis septembre 2010 et proposée une fois par semaine durant les mois estivaux, elle dessert les villes de Minsk, Varsovie, Prague, Vienne, Innsbruck, Milan, Gênes, San Remo et Monte-Carlo avant d'atteindre la Côte d'Azur. Selon les informations communiquées par le transporteur principal RZD/FPK, le taux d'occupation du train se situe au-dessus de la moyenne (53%), dépassant même les 80 pour cent en classe luxe. Au départ de Milan, le train affiche un taux d'occupation de 100 pour cent ; le trajet relève alors exclusivement du champ d'application de la COTIF/CIV et/ou du Règlement CE 1371/2007 PRR (*Règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*).

La seconde relation relie Moscou à Paris via Minsk, Varsovie et Berlin et sera mise en service en septembre 2011.

#### Travaux juridiques

Contrairement à la solution généralisée mise en place pour le trafic marchandises, le CIT et l'OSJD, responsables du projet, estiment qu'en trafic voyageurs, des solutions spécifiques aux relations concrètes Moscou-Nice et Moscou-Paris suffiront.

Il s'agira dans un premier temps de comparer les dispositions topiques en matière de responsabilité de la COTIF/CIV, du PRR, du SMPS et du SMPS révisé. Le Groupe de travail CIV/SMPS rédigera des commentaires à ce sujet et visualisera les différents champs d'application. Les dispositions nationales de nature contraignante et la responsabilité en cas de retard en vertu du Règlement 1371/2007 seront examinées par la suite.

Les travaux juridiques tiendront compte du Tarif Est-Ouest en vigueur (accord commercial pour le transport des voyageurs) et de la révision en cours du SMPS. Il n'est pas exclu que les premières conclusions soient également intégrées à la version remaniée du SMPS.

#### Groupe de travail CIV/SMPS du CIT et de l'OSJD

Le CIT et l'OSJD ont constitué un Groupe de travail CIV/SMPS chargé de mener à bien le projet. A l'invitation du Comité de l'OSJD, il s'est réuni pour la première fois les 7 et 8 juin 2011 à Varsovie. En sus des responsables du projet au niveau du CIT et de l'OSJD, des représentants des RZD/FPK, de la SNCF, des BC, de PKP Intercity et de l'OTIF ont participé à la réunion. La DB AG a confirmé par écrit sa participation au projet.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

### La transposition du Règlement STI TAP dans sa phase initiale

Le 5 mai 2011, la Commission européenne a publié le Règlement relatif aux applications télématiques pour le trafic ferroviaire des voyageurs. Celui-ci fixe les standards – connus dans le domaine ferroviaire sous le nom de « spécifications techniques d'interopérabilité » (STI) – et recense les « applications télématiques pour les services de voyageurs » (TAP – *Telematics Applications for Passenger services*) du système ferroviaire transeuropéen. La STI TAP définit de quelle manière les acteurs doivent traiter les données de voyage dans le cadre du transport ferroviaire des voyageurs. Elle est de nature contraignante. L'échange de données concerne les horaires, les tarifs, les informations ainsi que les conditions de transport avant et durant un voyage.

Avec la STI TAP, la DG MOVE souhaite poser un jalon important en vue de la mise en œuvre de sa politique de transport européenne en faveur d'un espace européen unique des transports doté de systèmes de transport compétitifs et économes en ressources. A cet égard, la STI TAP est étroitement liée au Règlement CE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), lequel vise à renforcer les droits des voyageurs ferroviaires et à améliorer la qualité des services de transport ferroviaire.

Pendant les douze mois que durera la phase initiale de transposition de la STI TAP, les acteurs doivent élaborer une spécification informatique permettant l'échange électronique

harmonisé de toutes les données pertinentes. Un système d'information et de réservation électronique approprié entre les entreprises ferroviaires et les vendeurs de titres de transport sera développé sur la base de cette spécification au cours des trois années suivantes. Ce système TAP n'autorisera qu'à certaines conditions la délivrance de billets combinés pour les

voyages impliquant plusieurs modes de transport. Chaque acteur décidera, en fonction de ses intérêts commerciaux propres et de sa stratégie en la matière, dans quelle mesure il entend s'associer à de tels produits.

Thomas.Gyger(at)cit-rail.org  
Original: DE

## PRR : constitution d'un groupe d'experts

Le *Règlement 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires* (PRR) contient de nombreuses dispositions sujettes à interprétation. Le CIT, l'UIC et la CER travaillent depuis la publication du PRR en 2007 à mettre en œuvre au niveau des entreprises les différentes composantes du Règlement (contrat, responsabilité, information, PRM, etc.). Grâce à ces travaux durant les trois dernières années, les entreprises ferroviaires ont développé une vision relativement uniforme du PRR.

Or, les autorités nationales chargées de l'application du PRR commencent à exprimer des positions très variées et parfois opposées sur certains points fondamentaux du Règlement. Pour les entreprises, il est essentiel d'assurer une interprétation et une application aussi uniformes que possible du PRR dans toute l'Union européenne. Ces entreprises risquent, dans le cas contraire, de devoir faire face à des interprétations différentes du PRR d'un Etat à l'autre, générant des barrières immatérielles entre les Etats dans un marché des transports ferroviaires internationaux libéralisé.

La Commission CIV du CIT, réunie le 15 avril 2011, a donc décidé d'agir afin de défendre l'application uniforme du PRR. Elle a créé dans ce but un petit groupe composé d'experts juridiques, commerciaux et politiques du CIT, de l'UIC et de la CER.

Réuni pour la première fois le 19 mai, ce groupe d'experts PRR a fait une analyse initiale du fonctionnement des autorités nationales chargées de l'application du PRR, de leurs positions sur certains articles du PRR, des activités de la Commission européenne en lien avec le PRR, ainsi que des jurisprudences nationales actuelles sur les droits des voyageurs. Le groupe a identifié une série de thèmes de portée fondamentale pour toutes les entreprises, qui ont été discutés également au sein du *CER Passenger Working Group* le 7 juin.

Le CIT et la CER feront part de leurs réflexions aux autorités nationales et à la Commission européenne dès que possible.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

## PRR : première affaire devant la Cour de Justice de l'UE



Le 18 mars 2011, la Schienen-Control Kommission, l'autorité autrichienne chargée de l'application du *Règlement 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires* (PRR), a posé deux questions préjudicielles à la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE)<sup>1</sup>. Ces questions portent principalement sur les informations à fournir aux voyageurs pendant leur voyage au sens de l'article 8 § 2 PRR.

L'autorité autrichienne demande à la Cour si les voyageurs doivent être informés, en sus des « principales correspondances » (conformément à l'article 8 § 2 PRR), des retards ou des suppressions des dites correspondances. Si tel était le cas, l'entreprise ferroviaire effectuant le service de transport devrait recevoir toutes les informations utiles sur les trains en correspondance, y compris sur les trains d'entreprises concurrentes. Or, seul le gestionnaire d'infrastructure dispose d'informations sur tous les trains en temps réel. La CJUE est donc invitée à interpréter le PRR en lien avec la Directive 2001/14/CE<sup>2</sup> afin de répondre à la question suivante : le gestionnaire d'infrastructure

est-il tenu de fournir de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires les données en temps réel des trains d'autres entreprises, lorsque ces trains constituent les principales correspondances pour les voyageurs à bord d'un train ?

Cette affaire concerne plus les relations entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires que les relations avec les voyageurs. Le résultat de la procédure sera donc à prendre en considération dans le cadre des *European GTC of Use of Railway Infrastructure* (EGTC), que le CIT et RNE peuvent adapter aux besoins nouveaux.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

<sup>1</sup> *Affaire C-136/11, Westbahn Management GmbH v ÖBB-Infrastruktur AG.*

<sup>2</sup> *Dir. 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, JO L 75, p. 29. Cette Directive fait l'objet du Recast (COM/2010/475), en cours de première lecture au Parlement.*

## AIV : règles comptables

Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2012, les entreprises de transport membres du CIT pourront répartir entre elles, sur la base de l'AIV révisé, les indemnités pour retard versées aux clients (voir pour plus de détails le CIT-Info 2/2011, p. 7). Cette répartition se fera sur la base des procédures déjà existantes pour les remboursements, définies dans la fiche UIC 301.

Le Groupe RCF1 de l'UIC, qui s'est réuni le 24 mai dernier, a discuté des modalités de mise en œuvre de l'AIV révisé au niveau comptable. Il a approuvé l'introduction de deux nouveaux codes dans la fiche 301 qui devront être utilisés dans les décomptes entre entreprises. Le premier code servira à indiquer à l'entreprise débitée qu'elle doit supporter la totalité du

montant en question. Tandis que le deuxième code servira à indiquer qu'elle est débitée pour la totalité de l'indemnité versée au voyageur et qu'elle doit la répartir entre les partenaires de l'offre concernée.

Le Groupe RCF1 va en outre demander au Groupe TAP-MD de l'UIC, qui se réunit fin juin, de proposer des processus techniques afin de faciliter le décompte des indemnités de retard entre les EF pour les titres de transport à réservation intégrée. Dans l'intervalle, les décomptes se feront manuellement.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

## L'échange international de données tarifaires au cœur des débats

La modification de la fiche UIC 918-1 portant sur l'échange de données tarifaires était au cœur des débats de la réunion du Groupe SCIC-NRT (ex-TCV) de l'UIC, qui s'est tenue mi-mai 2011 à Graz.

A l'heure actuelle, les transporteurs peuvent proposer leurs services de bout en bout dans plusieurs pays, ce qui signifie que le point de soudure tarifaire ne se situe plus obligatoirement aux frontières. De plus, les taux de TVA appliqués peuvent différer d'un pays à l'autre.

Le système de données tarifaires actuel ne tient pas suffisamment compte de cette réalité. Toujours structuré par pays (un pays est affecté à chaque transporteur), il ne peut pas distinguer les conditions tarifaires propres aux différents transporteurs impliqués.

Le Groupe SCIC-NRT s'est également penché sur la présentation des titres de transport. Aujourd'hui, les codes des transporteurs sont imprimés sur le coupon, ce qui permet aux voyageurs de savoir quel transporteur fournit la prestation. Dorénavant, les voyageurs doivent aussi être informés du point à partir duquel les conditions tarifaires changent. Mandaté par le Groupe SCIC-NRT, le CIT examine pour l'heure la possibilité de faire figurer cette information sur le titre de transport et sous quelle forme.

Par mesure d'économie, il y a lieu de coordonner les travaux de révision et de mise en œuvre des deux fiches UIC 108-1 et 108-3 (faisant maintenant l'objet du document technique B 3 dans le Règlement STI TAP).

Thomas.Gyger(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Trafic marchandises

### Conférence 2011 des services des réclamations marchandises : objectifs atteints

*La récente Conférence des services des réclamations marchandises (Berne, 26 mai 2011) a permis aux participants de se familiariser avec les nouveautés intervenues depuis l'an dernier et au CIT de recueillir des idées de solutions pour l'amélioration de plusieurs dispositions dans les produits marchandises du CIT.*

*La prochaine conférence aura lieu le jeudi 24 mai 2012.*

#### Nouveautés 2011

Les participants à la conférence ont pris acte avec satisfaction des suites données à la conférence 2010, qui aboutiront pour la plupart à d'intéressants développements des produits marchandises du CIT le 1<sup>er</sup> juillet 2011 :

- la nouvelle check-list relative aux accords pour le traitement des réclamations, qui permettra aux membres du CIT un traitement simple, rapide et économique des dommages de transport,
- le développement de l'AIM avec une standardisation de la procédure à appliquer entre transporteurs pour exercer les recours en cas de dommages de transport imputables à des tiers (gestionnaire de l'infrastructure, détenteur du wagon, etc.) ainsi qu'avec de nouvelles dispositions précisant la notion du « transporteur non intéressé ».

Les nouvelles conditions particulières de responsabilité CIM/SMGS, qui seront intégrées le 1<sup>er</sup> juillet 2012 dans le Guide de la lettre de voiture CIM/SMGS, ont également suscité

l'intérêt des participants. Ces dispositions permettront aux parties au contrat de transport de convenir l'application d'un régime uniforme en cas de perte ou d'avarie de la marchandise.

Les nouveautés intervenues et à venir dans le domaine du droit d'utilisation de l'infrastructure (application probable des RU CUI révisées à la fin 2011 au sein des Etats membres de l'Union européenne et des conditions générales d'utilisation de l'infrastructure – EGTC – négociées entre RNE et le CIT) devraient faciliter le règlement des dommages dans la relation entre le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure. Il s'agira d'examiner encore dans quelle mesure une procédure uniforme de constatation des dommages causés par ou à l'infrastructure pourrait être mise en place.

#### Nouvel horizon

Un représentant de l'IATA a présenté les conditions et limites de responsabilité en droit aérien ainsi que les dispositions régissant les relations entre compagnies aériennes pour la prise en charge des dommages de transport. Cet exposé a permis de procéder à des comparaisons utiles avec le ferroviaire. La collaboration entre l'IATA et le CIT sera du reste poursuivie.

#### Amélioration de certains produits du CIT

Les travaux de groupes dans le cadre du deuxième module de la conférence ont permis de dégager plusieurs idées d'amélioration des produits marchandises du CIT :

- poursuite du développement des dispositions relatives à la notion du « transporteur non intéressé » dans l'AIM,
- développement des dispositions du Guide du transport marchandises du CIT relatives aux plombs,
- développement des dispositions relatives à la constatation des dommages.

Ces points seront soumis au Groupe de travail CIM en vue de la poursuite de leur examen.

Les discussions ont aussi montré l'importance d'intégrer un module consacré à la constatation des dommages de transport et au traitement des réclamations dans le prochain cycle des cours de formation du CIT, prévu pour l'an prochain.

Henri.Trolliet(at)cit-rail.org  
Original: FR



## Interopérabilité juridique CIM/SMGS



Henriette Chaubon  
Directrice Juridique du Groupe  
SNCF

Les 26 et 27 avril 2011, le Groupe juridique CIM/SMGS s'est réuni à Paris afin de poursuivre les travaux engagés en vue de la mise en place de Conditions Particulières de Responsabilité CIM/SMGS (CP CIM/SMGS). Compte tenu de la nouvelle orientation prise par les travaux d'harmonisation, sous l'impulsion de l'UNECE, un de ses représentants assistait aux débats du Groupe juridique.

### Les nouvelles CP CIM/SMGS

Pour mémoire, les CP CIM/SMGS, qui feront l'objet d'une annexe 10 au Guide lettre de voiture CIM/SMGS et à l'annexe 22 au SMGS, visent à instaurer, par la voie contractuelle, des conditions uniformes de responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie à la marchandise lors de trafics effectués au départ d'un pays soumis à la CIM et à destination d'un pays soumis au SMGS, et vice-versa.

Les travaux effectués jusqu'à ce jour ont permis la mise en œuvre d'instruments extrêmement utiles et déjà opérationnels (lettre de voiture CIM/SMGS et procédure de traitement uniforme des réclamations), dont il faut se féliciter car ils contribuent déjà très efficacement à la réduction des coûts, au raccourcissement du temps de transport, à la simplification de l'organisation du transport et augmentent la sécurité juridique, dans l'intérêt bien compris des différents acteurs du transport international.

L'objectif de ce nouvel instrument est de permettre une meilleure transparence et davantage de lisibilité pour le client qui, si les parties s'accordent sur l'application des CP CIM/SMGS, ne sera pas soumis à un régime d'indemnisation différent selon qu'il formule sa réclamation dans le cadre de la CIM ou du SMGS qui demeurent applicables. Ce souci de transparence et d'efficacité a été exprimé à plusieurs reprises par le Groupe de travail des transports ferroviaires de l'UNECE et devra continuer à guider les travaux à venir du Groupe juridique CIM/SMGS.

Le texte des CP CIM/SMGS a ainsi été finalisé en versions allemande et russe ; il sera à terme disponible également en versions française et anglaise.

Le Groupe juridique s'est également attaché à formuler une proposition (facultative) de procédure permettant aux parties aux contrats de transport CIM et SMGS de s'accorder sur l'application des CP CIM/SMGS - cette procédure s'inspirant de celle décrite au point 3.4 de l'annexe 1 du GLV CIM/SMGS. L'accord des parties sera formalisé par une croix à cocher dans la case 37 de la lettre de voiture CIM/SMGS dont le texte a fait l'objet d'un nouveau libellé.

Les diverses adaptations à apporter au GLV CIM/SMGS et à ses annexes, en conséquence des évolutions intervenues, ont été passées en revue. L'ensemble de ces éléments a été soumis au Groupe de pilotage CIM/SMGS le 22 juin 2011 à Bakou, l'objectif étant de permettre une entrée en vigueur des CP CIM/SMGS au 1<sup>er</sup> juillet 2012.

Il s'agit en effet de satisfaire la demande exprimée le 7 avril 2011 à Astana et formalisée en une déclaration officielle des organisations internationales et des parties-prenantes à ces nouveaux trafics entre l'Europe et l'Asie (cf. texte de la déclaration reproduit dans le CIT-Info 2/2011), de voir non seulement l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS étendue à davantage de trafics et relations, y compris intermodales, mais aussi « les travaux relatifs à la création de conditions harmonisées de responsabilité CIM/SMGS (nouvelle annexe 10 du Guide lettre de voiture CIM/SMGS)[...] conclus dans les meilleurs délais ».

### Perspectives

Aussi essentiels et novateurs soient-ils, ces travaux ne constituent qu'une étape supplémentaire vers l'uniformisation du cadre juridique du transport ferroviaire international, appelée de ses vœux par les acteurs du transport ferroviaire et les organisations internationales. La déclaration d'Astana formule en effet le souhait que « le CIT et l'OSJD examinent toute proposition visant à améliorer encore le cadre juridique relatif à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS ».

C'est dans ce contexte que la première réunion du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire s'est tenue sous l'égide de l'UNECE le 6 mai dernier, dans le cadre de la première phase des travaux d'harmonisation prévus par le rapport de situation adopté par le Comité des transports intérieurs de l'UNECE en mars dernier. Ainsi, c'est une nouvelle étape majeure qui s'ouvre sous les auspices d'une organisation intergouvernementale.

Pour mémoire, cette première phase consiste en la rédaction de conditions générales de transport uniformes, allant donc bien au-delà des règles de responsabilité contenues dans les CP CIM/SMGS, et susceptibles de couvrir un unique contrat de transport (alors qu'aujourd'hui, les CP CIM/SMGS laissent coexister deux contrats de transport). Leur mise en œuvre effective serait appuyée par une déclaration intergouvernementale, dont le texte devrait être finalisé avant l'automne.

Ainsi que l'a rappelé le Secrétariat de l'UNECE, ce Groupe d'experts est largement ouvert, au-delà des organisations internationales, représentants de l'UE et des gouvernements, à tout acteur du transport ferroviaire, dont la participation est précieuse pour garantir que les documents élaborés répondent à leurs attentes concrètes. Lors de cette réunion, un consensus s'est élevé sur le fait que les futures conditions générales de transport (CGT EurAsia) seront appliquées sur une base volontaire et ne sauraient revêtir un caractère obligatoire, la liberté contractuelle devant être préservée à tout prix.

Les participants se sont également accordés sur le fait qu'il ne s'agit pas de créer un troisième régime juridique qui se superposerait aux conventions CIM et SMGS, mais bien de mettre en place des conditions générales de transport applicables sur une base conventionnelle et reposant sur les dispositions législatives existantes (y compris le droit européen) auxquelles elles seront conformes.

Les CGT EurAsia seront rédigées, comme les CP CIM/SMGS, sous l'égide du CIT et de l'OSJD, au cours des prochains mois. Dans l'élaboration de ce texte de compromis, les rédacteurs devront principalement surmonter les contraintes liées à l'existence de règles d'ordre public, tant dans la CIM que le SMGS et la réglementation européenne.

Cette tâche difficile est néanmoins essentielle pour l'avenir du transport par rail : le transport international entre l'Europe et l'Asie qui s'intensifie représente un potentiel économique très important pour tous et il faut se féliciter de l'impulsion nouvelle donnée par l'UNECE. Ces travaux impliquant les différents acteurs du transport ferroviaire international devraient, à terme,

contribuer à la mise en place d'un régime juridique unique allant de l'Atlantique au Pacifique pour assurer les transports fiables et efficaces dans un esprit de transparence et de confiance mutuelle.

Henriette.Chaubon(at)snf.fr  
Original : FR

## Collaboration renforcée avec le Conseil de coordination des transports transsibériens

Dans le cadre du projet commun « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », le CIT et l'OSJD entendent renforcer la collaboration avec d'autres organisations spécialisées, notamment le Conseil de coordination des transports transsibériens (Coordination Council on Transsiberian Transportation – CCTT). Fondé en 1987 à Saint-Gall (Suisse), le CCTT peut jeter un regard rétrospectif sur plus de vingt ans d'existence. Les Chemins de fer russes (RZD) et la Deutsche Bahn (DB AG) figurent au nombre des membres fondateurs du CCTT. A l'heure actuelle, le CCTT compte 113 membres provenant de 23 pays – parmi lesquels le Japon, la Chine et la Corée du Sud.

La « magistrale transsibérienne » (TransSib), qui s'étend sur 9288 km et dessert quelque 80 gares, est la plus longue liaison ferroviaire de bout en bout au monde. Mise en service en 1916, elle relie Moscou à Vladivostok, sur la côte pacifique. L'électrification complète de la TransSib a été achevée en 2002.

Selon les informations du CCTT, 105 737 conteneurs ont été transportés pour les cinq premiers mois de l'année, ce qui représente une hausse de 59 pour cent par rapport au premier



Les Secrétaires généraux du CIT et du CCTT signent le « Memorandum of Cooperation ».



semestre 2010. Depuis l'ouverture du réseau ferroviaire de la Fédération de Russie à la lettre de voiture CIM/SMGS, le CIT entretient des relations étroites et ciblées avec le Secrétariat du CCTT à Moscou en vue de l'utilisation de cette lettre de voiture sur la magistrale transsibérienne.

Lors d'une réunion organisée à l'initiative des deux secrétariats le 10 mai 2011 au siège du CIT, à Berne, le CCTT et le CIT ont

discuté et décidé d'un plan d'action commun pour la période 2011/12. Trois lignes directrices en ressortent tout particulièrement :

- Les 29 et 30 septembre 2011, le Secrétaire général du CIT interviendra lors de l'ouverture de la réunion annuelle du CCTT à Odessa et présentera les travaux du CIT dans le domaine du fret ferroviaire international – en particulier eu égard aux transports entre l'Europe et l'Asie ;
- Cette réunion sera suivie d'un séminaire CCTT/CIT/OSJD présidé par Monsieur Yakunin, CEO des RZD, et consacré à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS au titre de document multimodal pour les transports fer-mer ;
- Les travaux de mise en œuvre de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS débuteront en août 2011 dans le cadre du projet du CCTT baptisé « Train électronique ».

Le plan d'action précité fait partie intégrante d'un « Memorandum of Cooperation » signé le même jour par les secrétaires généraux du CCTT et du CIT.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Les CGT EurAsia sur les rails

Les travaux d'harmonisation du droit international des transports ferroviaires ont débuté fin 2010 sur le plan international. Le document stratégique y afférent a ainsi été approuvé début mars 2011 par le Comité des transports intérieurs de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE ITC), ainsi qu'un calendrier concret.

Un groupe d'experts de l'UNECE prépare maintenant une résolution politique qui invitera les entreprises ferroviaires à instaurer un cadre contractuel uniforme pour des contrats de

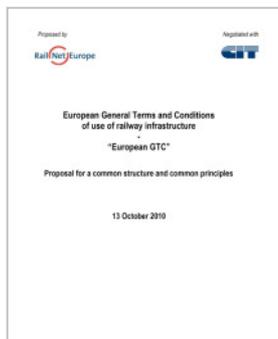
transport directs, la mise en place de conditions générales de transport pour le fret ferroviaire eurasiatique (CGT EurAsia) étant préconisée à cette fin.

Ces CGT EurAsia seront élaborées par le CIT et l'OSJD, avec la participation de l'OTIF. Les premières consultations sont intervenues début juin 2011.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Utilisation de l'infrastructure

### La Commission européenne examine les EGTC



Conjointement avec la CER et EIM, le CIT et RNE ont présenté à la Commission européenne les *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure (EGTC)* le 18 mai dernier.

Yvonne Dessoy, responsable du Groupe juridique RNE, est revenue sur la genèse des EGTC, remontant jusqu'en 2005, année au cours de laquelle des discussions avec la Commission européenne ont fait apparaître la nécessité de standardiser l'utilisation de l'infrastructure sur une base contractuelle, pour autant que cela s'avère possible et utile. Dans cette optique et à cette fin, les associations des gestionnaires d'infrastructure (RNE) et des transporteurs (CIT) ont élaboré des conditions générales.

Après de longues et difficiles négociations, l'heure était venue de présenter le résultat de leur travail, avec comme pièce maîtresse les chapitres IV et VI, qui règlent respectivement la responsabilité en cas de retard et de perturbation de l'exploitation ainsi qu'en cas d'accident. Isabelle Oberson, juriste en charge du dossier au CIT, a expliqué en détail les solutions retenues. Comme chacun sait, les questions de responsabilité ont donné du fil à retordre jusqu'à la fin, demandant de la part des deux parties une grande ouverture au compromis.

La Commission a pris connaissance avec intérêt de la mouture actuelle des EGTC et fera connaître sa position par écrit. Les discussions ont porté principalement sur la question de l'application et du caractère contraignant ou non des EGTC. Sur ce point, Thomas Leimgruber, Secrétaire général du CIT, a précisé que ces dernières constituent un instrument juridique contractuel et ne s'appliquent que si elles sont mentionnées dans le contrat d'utilisation. Pour le transporteur – la partie faible au contrat –, il importe que les différents gestionnaires d'infrastructure reconnaissent et considèrent les EGTC comme meilleure pratique et standard minimal. Le CIT mettra en place un monitoring ad hoc.

En marge de la réunion, des bruits ont couru sur le retrait prochain des réserves des Etats membres de l'UE à l'égard des RU CUI – une nouvelle éminemment positive et réjouissante pour le CIT !

Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Droit et pratique

**Dans cette rubrique, nous publions des jugements relatifs au droit des transports ferroviaires et aux domaines juridiques apparentés, des prises de position d'autorités ainsi que des renseignements fournis par le Secrétariat général du CIT sur des questions juridiques tirées de cas pratiques.**

### Retards dans la livraison de bagages enregistrés

*En rentrant de leurs vacances de ski en Autriche, un couple de voyageurs ont confié le transport de leurs skis aux ÖBB à destination de la Suisse. Dans un premier temps, les skis ont été perdus en Autriche, puis retrouvés au bout de 40 jours et acheminés à destination. Dans ce laps de temps, les voyageurs ont loué de nouveaux skis pour un montant d'environ 1000€. A quelle indemnité ont droit les voyageurs ?*

Selon l'article 40 CIV, si les bagages enregistrés ne sont pas livrés dans les 14 jours qui suivent la date prévue pour la livraison, ils peuvent être considérés comme perdus. Dans ce cas, le voyageur recevra une indemnité égale au montant du dommage prouvé, au maximum 1200 droits de tirage spéciaux (ci-après « DTS »), équivalant à 1344€<sup>1</sup>, ou, si le montant du dommage n'est pas prouvé, à une indemnité de 300 DTS (336€) par colis manquant.

Si les bagages sont retrouvés dans un délai d'une année, le transporteur doit aviser le voyageur et lui proposer de lui livrer ses bagages. Selon l'article 43 CIV, le voyageur a 30 jours pour

accepter la livraison et renoncer à l'indemnité reçue pour la soi-disant perte des bagages. Il conserve néanmoins le droit à une indemnité pour retard de livraison. Celle-ci se monte au maximum à 14 DTS pour 14 jours, ce qui équivaut à 196 DTS (220€) par colis.

En l'espèce, les voyageurs ont droit à 440€ pour les deux paires de skis livrés en retard. Ils n'auront, en revanche, pas droit à une indemnité pour les frais de location de nouveaux skis pendant les 40 jours de retard. En effet, les Règles uniformes CIV régissent exhaustivement la responsabilité pour les bagages enregistrés.

Elles ne laissent pas place à l'application du droit national dans ce domaine, contrairement à ce qui est prévu en matière de responsabilité pour les dommages corporels ou de responsabilité pour les retards. Là, les articles 29 et 32 § 3 CIV renvoient expressément au droit national pour les autres dommages non couverts par les RU CIV.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original :FR

<sup>1</sup> 1 DTS = 1,12€ (taux en cours au 30 mai 2011, selon [www.imf.org](http://www.imf.org))

## Dommages par mouillure

*Dans quelle mesure le transporteur est-il responsable d'un dommage par mouillure de la marchandise en cas de transport en wagon fermé ?*

En cas de dommage à la marchandise transportée en wagons fermés, il y a lieu de distinguer deux cas de figure :

- a) L'ayant droit selon le contrat de transport (expéditeur ou destinataire) n'est pas le détenteur du wagon :

Conformément à l'art. 23 § 1 des RU CIM, le transporteur répond du dommage à l'égard de l'ayant droit. Une responsabilité partagée entre le transporteur et l'ayant droit ne peut être envisagée sur la base de l'art. 23 § 2 des RU CIM qu'en cas de défectuosité apparente du wagon.<sup>1</sup>

Le transporteur peut exercer un éventuel recours à l'encontre du détenteur du wagon sur la base du contrat d'utilisation des wagons, l'ayant droit selon le contrat de transport n'étant cependant pas concerné par la procédure.

- b) L'ayant droit selon le contrat de transport (expéditeur ou destinataire) est également le détenteur du wagon :

Conformément à l'art. 23 § 2 des RU CIM, le transporteur est déchargé de sa responsabilité (faute de l'ayant droit – entretien défectueux de son wagon).

Henri.Trolliet(at)cit-rail.org  
Original: DE

<sup>1</sup> Voir également commentaire Allégret, extrait du *JurisClasseur Commercial*, fascicule N°685, note 57.

## Indication des transporteurs sur la lettre de voiture

*Quelle case pour quel transporteur dans la lettre de voiture ? Le Secrétariat général est sans cesse confronté à cette question. Il importe en particulier de savoir quand et comment traiter les transporteurs mandatés par un autre transporteur.*

La réponse est relativement simple si l'on garde à l'esprit les différentes catégories de transporteurs :

- Le « transporteur contractuel » (art. 3 lit. a CIM), qui a conclu le contrat de transport avec le client. Dans une chaîne de transport, le « transporteur contractuel » peut être le premier transporteur mais il ne l'est pas obligatoirement. Il se peut même qu'il ne participe aucunement au transport, déléguant sa prestation de transport à un autre transporteur.
- Le « transporteur subséquent » (art. 3 lit. a CIM), qui exécute effectivement une partie du transport en tant que maillon de la chaîne de transport. Avec le « transporteur contractuel », il est le partenaire contractuel du client et répond de l'exécution de la prestation de transport intégrale vis-à-vis de celui-ci. D'un point de vue juridique-technique, le premier transporteur est en même temps « transporteur subséquent » dans une chaîne de transport.
- Le « transporteur substitué » (art. 3 lit. b CIM), à qui le transporteur contractuel et/ou subséquent a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport. Le « transporteur substitué » n'étant pas partie au contrat de transport avec le client, il ne répond pas de l'intégralité de la prestation de transport vis-à-vis du client mais uniquement de sa propre prestation.

La notion de « transporteur substitué », au même titre que « substitute carrier » en anglais, est plus éloquente et moins trompeuse que le terme allemand « ausführender Beförderer ».

- Les « auxiliaires » (art. 40 CIM), à qui le transporteur contractuel et/ou subséquent ou encore le transporteur substitué a confié une prestation de transport sans que cela soit toutefois visible. Dans ce cas, rien ne change en termes de responsabilité dans les relations avec le client : le transporteur qui confie la prestation de transport demeure le seul et unique responsable (contractuellement).

Ce rappel des catégories de transporteurs permet une attribution logique des cases de la lettre de voiture :

Dans la case 58 de la lettre de voiture CIM figure toujours le transporteur contractuel, qu'il soit ou non simultanément transporteur (subséquent) et quelle que soit sa position dans la chaîne de transport.

Dans la case 57 de la lettre de voiture CIM figurent tous les transporteurs subséquents – à l'exception de celui qui est en même temps le transporteur contractuel – ainsi que tous les transporteurs substitués.

Le transporteur qui agit comme auxiliaire n'apparaît dans aucune case de la lettre de voiture CIM.

Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Pro domo

### Le site Web du CIT fait peau neuve

Le site Web [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org) constitue une source d'information pour des internautes de tous horizons. De nombreux utilisateurs ne connaissent pas l'organisation interne du CIT et visitent le site à de rares occasions, voire pour la première fois. Aussi la refonte du site vise-t-elle avant tout à offrir aux visiteurs une conception claire, une navigation intuitive et conviviale à travers les thèmes ferroviaires et les activités du CIT. Attrayant et fonctionnel, le site permettra ainsi à toutes les catégories de visiteurs d'accéder aisément aux informations, documents et produits du CIT recherchés.

A l'issue de cette transformation, les nombreux documents régissant la collaboration internationale entre entreprises ferroviaire seront mieux présentés et ainsi plus faciles à trouver. Pour chaque document, les informations suivantes apparaîtront : le titre complet, un bref résumé ainsi que la date d'édition. En sus de la navigation principale thématique, le site offrira aux utilisateurs réguliers une seconde forme de navigation basée sur le contenu, via un menu de services permettant d'accéder directement aux rubriques et produits connus du CIT.

## Suppression de la base de donnée

La base de données (BD-CIT) disparaîtra lors du remaniement du site Web qui interviendra à la mi-2011, conformément aux décisions des Commissions CIV et CIM du printemps 2011. Les membres du CIT n'auront donc plus à actualiser les adresses de leurs nombreux services directement sur le site Web du CIT, ni à y annoncer les restrictions de trafic ou les stocks de pré-imprimés disparus. Ces données seront gérées par le Secréta-

riat général. **Les membres du CIT sont donc priés d'annoncer suffisamment tôt les changements d'adresses de leurs services.**

Pour ce qui est de l'échange des informations entre les membres du CIT concernant les restrictions de trafic, une réglementation correspondante a été introduite dans les Guides du trafic voyageurs (GTV-CIT) et du trafic marchandises (GTM-CIT).

Thomas.Gyger(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Une nouvelle desserte conjointe pour une nouvelle dynamique

ATTICA GROUP – un membre actif du CIT – et ANEK LINES ont annoncé la signature d'un accord de desserte conjointe pour le déploiement de navires des deux entreprises sur la liaison internationale **Patras – Igoumenitsa – Ancona** ainsi que sur la liaison nationale **Pirée – Heraklion**.

Cet accord de trois ans a pris effet au 1<sup>er</sup> juin 2011 ; il poursuit un triple objectif, à savoir améliorer encore les services proposés sur la liaison Pirée – Heraklion avec l'exploitation du nouveau OLYMPIC CHAMPION – un ferry moderne –, optimiser les capacités sur la liaison Patras – Igoumenitsa – Ancona et enfin mieux répondre à la demande actuelle sur cette ligne tout en maintenant la qualité élevée des services proposés actuellement.



ANEK LINES est une compagnie maritime grecque et l'une des trois principales entreprises assurant les liaisons sur les mers Adriatique et Egée.

Les passagers ferroviaires pourront voyager sur la ligne internationale Patras – Igoumenitsa – Ancona (dans les deux sens) et sur la ligne nationale Pirée – Heraklion (dans les deux sens également) avec ATTICA GROUP et ANEK LINES, sous le régime juridique et tarifaire international appliqué par les entreprises ferroviaires européennes, en tenant compte naturellement des restrictions légales valables pour le transport maritime.

Les voyageurs ferroviaires arrivant au port de Patras (ou partant de ce port) à bord de navires ANEK ou SUPERFAST pourront poursuivre leur voyage en Grèce en empruntant les bus et les trains TRAINOSE pour la gare de Kiato, puis les trains PROASTIAKOS en direction d'Athènes et du port du Pirée.

L'exploitation des nouveaux navires de la compagnie ANEK, conjuguée au réseau de vente européen d'ANEK, contribueront ainsi au développement des transports de voyageurs rail-mer sur les mers Adriatique et Egée, tout en ayant à l'évidence des répercussions positives sur les revenus pour toutes les parties concernées.

Original: EN

## Nouveau membre : DB Schenker Rail Bulgaria EOOD

DB Schenker Rail Bulgaria EOOD a été fondée en 2002 en tant que filiale de DB Schenker Rail Romania (anciennement Logistic Services Danubius SRL). Cette entreprise a son siège principal à Pirdop (90 km à l'est de Sofia). Elle emploie actuellement quelque 150 collaborateurs et possède ses propres locomotives électriques et diesel, de manœuvre comme de ligne. Ayant obtenu le certificat de sécurité pour le réseau ferroviaire bulgare, l'EF est désormais en mesure de poursuivre le développement de son offre de transports de bout en bout dans l'espace sud-est européen ainsi que de proposer à la clientèle des prestations étendues et adaptées.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org  
Original: DE





## Conférence des services des réclamations voyageurs

Berne, 29 septembre 2011

Cette conférence s'adresse au personnel des services des réclamations, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT et de l'UIC. Elle se concentrera sur le traitement des réclamations des voyageurs internationaux, qu'il s'agisse de problèmes de retards ou de cas d'accidents. Les participants pourront traiter, en petits groupes, de problèmes qui se présentent régulièrement dans la pratique et discuter des solutions à mettre en place. Ils auront d'ailleurs l'occasion à la fin de la journée de s'entretenir avec leurs collègues d'autres entreprises pour régler des dossiers en suspens.

Pour de plus amples renseignements cliquer ici :

[http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer\\_Workshop\\_Passenger\\_Claims\\_Dept\\_2011-05-25.pdf](http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passenger_Claims_Dept_2011-05-25.pdf)

### Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
7/8 septembre	Groupe de travail CIV	Berne
20 septembre	Groupe d'experts „Multimodalité“	Berne
22 septembre	Groupe d'experts „Accords après-vente“	Berne
27 septembre	Comité 2/2011	Berne
29 septembre	Conférence des Services des réclamations voyageurs	Berne

### Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsabilité
5/7 juillet	Groupe de pilotage Tarif Est Ouest (TEO) de l'UIC	Wroclaw	Isabelle Oberson
19 juillet	EPR Legal Group	Paris	Isabelle Oberson
23/24 août	Groupe de travail "Fraudes avec des titres de transport" de la COLPOFER	Prague	Thomas Gyger
24 août	Réunion CCTT concernant le projet « Electronic Train »	Moscou	Erik Evtimov
25/26 août	Réunion RZD concernant la lettre de voiture CIM/SMGS	Moscou	Erik Evtimov
6-9 septembre	XXXIX réunion de la Conférence ministérielle de l'OSJD	Beijing	Thomas Leimgruber
6 septembre	Réunions Comité de pilotage et chefs de projet e-RailFreight de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
12 septembre	Assemblée générale de la CER	Bonn	Thomas Leimgruber
13 septembre	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
14 septembre	Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr	Berlin	Erik Evtimov
14/15 septembre	Commission d'experts techniques de l'OTIF	Berne	Erik Evtimov
16 septembre	UNECE Expert Group towards Unified Railway Law	Genève	Erik Evtimov
28/29 septembre	20 <sup>th</sup> Plenary Meeting of the CCTT 2011	Odessa	Thomas Leimgruber
29 septembre	CCTT/CIT/OSJD Seminar on practical implementation of the Common CIM/SMGS Consignment Note	Odessa	Thomas Leimgruber

Rédaction:

Comité international des transports ferroviaires (CIT)  
 Secrétariat général  
 Weltpoststrasse 20  
 CH-3015 Berne

Téléphone +41 31 350 01 90  
 Fax +41 31 350 01 99  
 E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)  
 Internet [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)